

**Пархомчик Лидия Андреевна**  
*исследователь Институт евразийских исследований при Международном  
казахско-турецком университете им. Х.А. Ясауи*  
**Parkhomchik Lidiya Andreyevna**  
*research fellow Eurasian Research Institute of Hoca Akhmet Yassawi International  
Kazakh Turkish Institute*

## ПОЛИТИКА КАЗАХСТАНА В РЕАЛИЗАЦИИ ТРУБОПРОВОДНЫХ ПРОЕКТОВ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ

### PIPELINE POLICY OF KAZAKHSTAN IN THE CASPIAN REGION

**Аннотация:** В статье рассматриваются перспективные направления развития нефтегазотранспортной инфраструктуры страны, а также обозначаются проблемные моменты эксплуатации существующих трубопроводных магистралей. При этом автором отмечается, что ключевое значение для последующего поступательного наращивания транспортно-логистических мощностей Казахстана имеют как имплементация принципа многовекторности при осуществлении политики диверсификации трубопроводных маршрутов, так и целенаправленное развитие сотрудничества с иностранными партнерами в нефтегазодобывающей отрасли. В статье также отмечается, что геополитические особенности Каспийского региона оказывают непосредственное влияние на формирование стратегического курса страны в сфере трубопроводного транспорта.

**Ключевые слова:** энергетическая политика, трубопроводная инфраструктура,

тура, месторождение, Каспийский регион, транспортная магистраль.

**Abstract:** The article considers promising development trends for oil and gas infrastructure in the country, as well as defines problem issues of existing pipelines using. At this point, the author notes that the key values for subsequent increase of transport and logistics facilities in Kazakhstan are both implementation of the multi-vector policy in the sphere of pipeline routes diversification and targeted development of cooperation with foreign partners in the oil and gas industry. The article also notes that the geopolitical features of the Caspian region have a direct impact on the formation of country's strategic course in the field of pipeline transport.

**Key words:** energy policy, pipeline infrastructure, oil and gas fields, Caspian region, traffic artery.

Являясь одним из крупнейших экспортеров углеводородного сырья на международные рынки, Казахстан крайне заинтересован в устойчивом развитии и бесперебойном функционировании нефте-газотранспортной системы страны. Придерживаясь политики многовекторности направлений транспортировки, Казахстан целенаправленно реализовывал стратегию диверсификации маршрутов доставки нефтегазовых ресурсов отечественным и зарубежным потребителям.

Планы по освоению шельфа Каспия, а также по увеличению объемов добычи на оншорных месторождениях Тенгиз и Карачаганак ставят перед РК новые масштабные задачи относительно наращивания мощности существующей трубопроводной инфраструктуры. Данное обстоятельство приводит к необходимости тщательной проработки сегмента энергетической политики, отвечающего за формирование тарифов, возможность использования трубопроводов и их пропускную способность.

## **1. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРУБОПРОВОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАЗАХСТАНА**

Трубопроводная система Казахстана представляет собой сложную высокомеханизированную и автоматизированную гидравлическую систему общей протяженностью 20,238 км, из которых 12,318 км приходится на газопроводы и 7,920 км на нефтепроводы. Трубопроводная инфраструктура оснащена мощными насосными станциями, линиями и сооружениями технологической связи, телемеханики и автоматики, противопожарными устройствами, а в случае высокопарафинистых и вязких нефтей, печами подогрева трубопровода (к так называемым «горячим» трубопроводам относится нефтяная магистраль Узень-Атырау-Самара) [1].

В настоящее время в республике действует разветвленная сеть нефтепроводов, при этом транспорт казахстанской нефти потребителям осуществляется по 3 независимым направлениям:

1. Система нефтяных магистралей западного Казахстана, обеспечивающая транспорт нефти на Атырауский НПЗ и на экс-

порт (Нефть добывается такими компаниями как АО «МангистауМунайГаз», «Казахойл-Эмба», «ОзенМунайГаз» и «КаражанбасМунай»);

2. Система нефтепроводов для транспорта нефти на линейную производственно-диспетчерскую станцию «Кенкияк» и на экспорт (Нефть добывается такими компаниями как АО «АктобеМунайГаз», «КМК Мунай», ТОО «Казахойл Актобе»);

3. Система нефтяных магистралей восточного Казахстана и Центральной Азии, обеспечивающая поставку западносибирских нефтей на Павлодарский и Шымкентский НПЗ, поставку кумкольской нефти на Шымкентский НПЗ и на экспорт [2].

Рассматривая технические характеристики действующих нефтепроводов Казахстана (см. таблицу 1), следует отметить, что большинство магистралей были построены в советское время и нуждаются в капитальном ремонте.

Так, например, в 2013 г. национальный оператор по магистральным нефтепроводам «КазТрансОйл» разработал проект реконструкции магистральных нефтепроводов Каламкас-Каражанбас-Актау и Узень-Жетыбай-Актау. Согласно утвержденному плану, проект предполагает как реконструкцию действующих

*Таблица 1*

Технические характеристики основных магистральных трубопроводов

Нефтепровод	Год ввода	Протяженность, км	Диаметр, мм	Производительность,		Кол-во НПС
				Проектная	Фактическая	
Узень -Актау	1966	142	500	8	3,2	4
Узень-Атырау	1970	1020	1200	40	9,1	6
Узень-Атырау-Самара	1971	1500	720	25	15,4	8
Каламкас-Каражамбас-Актау	1975	283	720	15	5	4
Прорва-Кульсары	1986	103	500	5	3	2
Эмбенские нефтепроводы	1977-1983	4156	200-500	15	7	10
Павлодар-Шымкент	1977-1983	1646	800	25	13	12
Кумколь-Каракоин	1990	400	500-700	15	5	1
Жанажол-Кенкияк	1984	51,1	530			
Кенкияк-Орск	1986	360	530	5	3	4
Тенгиз-Грозный	1988-1990	678	1000	30		3
Тенгиз-Новороссийск (КТК)	2001	1580	1200	67	28,7	5
Атасу-Алашанькоу	2006	965,1	813	20	11,8	4
Атырау-Кенкияк	2004	449	610	6	4	2
Кенкияк-Кумколь	2009	794,1	813	20		2

магистралей, так и строительство лупингов из труб диаметром 500 и 700 мм параллельно действующим трубопроводам с последующим их замыканием в единую нитку. Так, на участке Каражанбас-Актау протяженностью 202,4 км планируется произвести реконструкцию нефтепровода, в том числе с заменой отрезка в 27 км, а также построить лупинг аналогичной длины. При этом на участке Актау-Узень предполагается произвести реконструкцию 112 км трубопровода, а также построить лупинг длиной в 141,6 км. Сумма капитальных вложений первого этапа работ составляет 14,4 млрд. тенге.

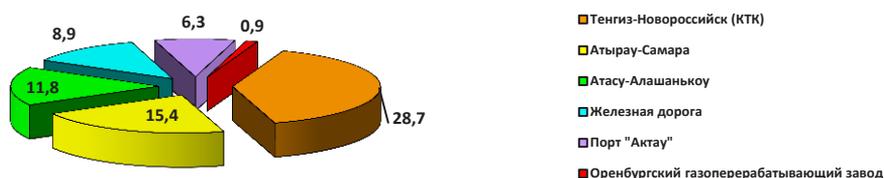
Необходимость расширения данных трубопроводов возникла в связи с ожидаемым ростом добычи нефти на бузачинских месторождениях, а также с планируемой переориентацией транспортировки бузачинской нефти с порта Актау в направлении ГНПС «Узень».

При этом отчетливо прослеживается тенденция к расширению трубопроводной инфраструктуры преимущественно в экспортном направлении. В начале 2000-х гг. были введены в эксплуатацию 2 нефтепроводных маршрута, которые в настоящее время являются основными магистралями экспорта добываемого в Казахстане углеводородного сырья. Речь идет о нефтепроводах Тенгиз-Новороссийск (КТК), а также Атасу-Алашаньку (ККТ), транспортировавших по итогам 2013 г. 28,7 и 11,8 млн.т нефти соответственно. (см. таблицу 2) всего же за прошлый год в РК было добыто 81,8 млн.т нефти и газового конденсата, из которых порядка 72 млн. т ушло на экспорт.

Следует выделить еще одну тенденцию, характерную для транспортной отрасли страны, а именно, планомерное увеличение объемов грузов, транспортируемых по магистральным трубопро-

Таблица 2

Экспорт казахстанской нефти и газового конденсата в 2013 г. (млн. т)



водам. По результатам 2013 г. «КазТрансОйл» и «КазТрансГаз» транспортировали по трубопроводной системе РК 225,9 млн. т грузов, из них нефти 122,6 млн.т и газа 103,3 млн.т. (см. таблицу 3) Динамика роста к уровню прошлого года составила 6% .

Рассматривая ситуацию в сфере газопроводного транспорта, следует отметить, что большинство существующих газовых артерий расположено на западе республики. Крупнейшие магистральные газопроводы РК были спроектированы и введены в эксплуатацию в советский период (см. таблицу 4), что во многом объясняет существующий в стране дисбаланс внутренней газопроводной системы.

Внутренняя газопроводная система Казахстана поставляет газ только в некоторые регионы республики. По этим трубопроводам газ из Узбекистана транспортируется в южный Казахстан (города Шымкент, Тараз и Алматы). В то же время большая часть страны (включая города Усть-Каменогорск, Семей, Павлодар, Астану, Караганду и Талдыкорган) по-прежнему не имеет газопроводной инфраструктуры и вынуждена полагаться на иные источники энергии.

Более того, часть действующих транспортных магистралей эксплуатируются не на полную мощность, именно поэтому «КазТрансГаз» предпринимает комплексные меры и вкладывает значительные средства в реконструкцию и модернизацию существующих газотранспортных сетей.<sup>1</sup>

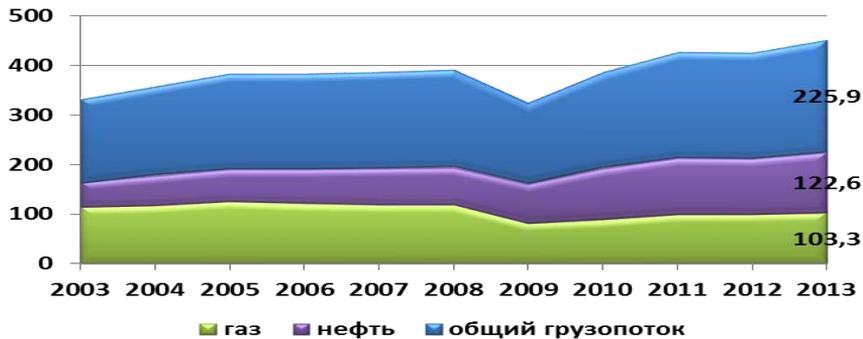
В настоящее время основными газотранспортными маршрутами являются трубопроводы Средняя Азия-Центр (САЦ), Оренбург-Новопсков, «Союз», Бухара-Урал, БГР-ТБА. В совокупности данные маршруты формируют систему магистралей, транспортирующих природный газ в трубопроводную инфраструктуру «Газпрома». Долгое время российское направление экспорта оставалось единственным возможным вариантом для осуществления поставок казахстанского сырья на европейские

---

<sup>1</sup> За 2001-2010 гг. были построены 684 км новых внутренних магистральных газопроводов. В том числе в течение десятилетия были сданы в эксплуатацию газопровод «Амангельды- КС-5 (Тараз)» протяженностью 193 км, а также газопровод «Акшабулак-Кызылорда» протяженностью 123 км.

Таблица 3

## Транспортировка грузов по магистральным трубопроводам (млн. т)



рынки. Однако, после подписания Соглашения о сотрудничестве в строительстве и эксплуатации газопровода «Казахстан-Китай», Казахстан приступил к освоению восточного пути транспортировки газового топлива. Данное Соглашение было подписано 18 августа 2007 г. Проект строительства магистрального газопровода «Казахстан-Китай» осуществляется в рамках трансконтинентального газопровода «Центральная Азия-Китай». В декабре 2009 г. была введена в эксплуатацию первая нитка протяженностью 1305 км. С 2010 года начал реализовываться проект второго участка газопровода «Казахстан-Китай» - газопровод «Бейнеу-Шымкент».

Таблица 4

## Основные магистральные газопроводы

Газопровод	Год ввода
Центральная Азия-Центр	1967-1986
Бухара-Урал	1961-1964
Бухарский газоносный район – Ташкент-Бишкек-Алматы (БГР – ТБА)	1961-1968
Макат-Северный Кавказ	1987
Газли-Шымкент	1988
Союз, Оренбург-Новопсков	1975
Окарем-Бейнеу	1975
Акшабулак-Кызылорда	2005
Казахстан-Китай	2009
Бейнеу-Бозой-Шымкент	2013

В целом, можно заключить, что проводимая РК политика в сфере трубопроводного транспорта во многом определяется темпами развития нефтегазодобывающей промышленности. Целесообразность строительства или расширения трубопроводной магистрали находится в прямой зависимости от наличия ресурсной базы, достаточной для заполняемости нефтяной или газовой магистрали. Именно поэтому первостепенной задачей руководства РК является поступательное увеличение объемов добычи углеводородов, что гарантирует стабильное заполнение сырьем существующие мощности нефте- и газотранспортной системы. Подобное стремление в полной мере соответствует общемировой тенденции к росту капитальных затрат на разведку и освоение нефтегазовых запасов.<sup>2</sup>

Наиболее перспективными проектами в нефтегазовой отрасли РК, вот уже на протяжении 10-летия, остаются гигантские месторождения Тенгиз, Карачаганак и Кашаган, в разработку которых в общей сумме было инвестировано порядка 60 млрд. долл. Дальнейшее развитие трубопроводной инфраструктуры страны будет определяться успешностью работ по освоению этих нефтегазовых активов.

## 2. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ КАЗАХСТАНСКОЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ ПОЛИТИКИ НА КАСПИИ

Согласно прогнозам Министерства энергетики, в ближайшей перспективе мощности транспортной инфраструктуры Казахстана будут в полной мере отвечать тем объемам нефти, которые республика планирует экспортировать на внешние рынки. Речь, прежде всего, идет о реализации благоприятного для РК сценария, при котором Астана получит возможность свободно проводить политику диверсификации экспортных поставок углеводородного сырья, исключив из уравнения геополитические дискусии. Однако, в условиях концентрации основных объемов

---

<sup>2</sup> Согласно исследованиям Международной группы Ernst & Young, в 2012 году капитальные затраты нефтегазовых компаний в разных странах мира выросли на 13%, при этом затраты растут вопреки падению прибыли.

нефтегазовых ресурсов РК в западных областях страны, т. е. на каспийском побережье, дальнейшее развития нефтегазовой отрасли неизбежно будет сопряжено с необходимостью учитывать особенности геополитической ситуации, формирующейся в Каспийском регионе.

Так как Прикаспий является узловым регионом, в котором сталкиваются интересы различных групп геополитического влияния, различающихся по количеству и составу участников, характеру межгосударственных взаимоотношений, а также по экспортной ориентированности нефтяной и газовой отраслей, то перед Казахстаном актуализировалась задача сохранить возможность проведения самостоятельной политики в сфере энергетики.

Большинство планов и проектов по развитию энергетической отрасли страны, так или иначе, связаны с реализацией каспийского мегапроекта Кашаган. Согласно приблизительным оценкам, за весь срок действия 40-летнего Соглашения о разделе продукции (СРП) общая стоимость разработки месторождения составит от 136 до 187 млрд. долларов [3]. На сегодняшний момент акционеры Кашагана вложили в реализацию первого этапа проекта 30 из запланированных 46 млрд. долларов. При этом нужно отметить, что инвестиции продолжают расти в связи с возникающими сложностями технического характера.

Наглядным примером существующих технических затруднений может являться неоднократный перенос начала промышленной добычи кашаганской нефти. Первоначально предполагалось запустить процесс добычи в 2008 г., однако первая нефть с месторождения была добыта лишь в сентябре 2013 г. При этом следует отметить, что уже через две недели после старта эксплуатации месторождения была приостановлена после обнаружения утечки газа. Проведенные ремонтные работы не дали ожидаемого результата и в начале октября добыча на месторождении была повторно приостановлена. Выполнив гидротестирование трубопровода, идущего с острова D на перерабатывающий комплекс «Болашак», были выявлены и другие места потенциальных утечек газа, что привело к очередной «заморозке» добычи углеводородных ресурсов.

Несмотря на то, что технические характеристики труб соответствовали требованиям стандартов NACE, непредвиденное повышение твердости металла на небольших участках трубопровода [4] привело к необходимости полной замены как нефте-, так и газопровода, поставляющих добываемое сырье к наземной инфраструктуре месторождения. По оптимистическим прогнозам добыча нефти на Кашагане может быть возобновлена в первой половине 2016 г.

В данных обстоятельствах Казахстану вновь придется скорректировать свои планы по реализации ряда каспийских энергетических проектов, к числу которых, в первую очередь, относится Казахстанская каспийская система транспортировки (ККСТ). Идея создания данного проекта появилась в 2006 г. Рост нефтедобычи на месторождении Тенгиз, а также прогнозируемый старт добычи углеводородов на месторождении Кашаган в 2008 г., актуализировали потребность в формировании альтернативных маршрутов транспортировки нефтяного сырья на европейские рынки, в особенности, после отказа российских партнеров инвестировать средства в расширение нефтепровода КТК. 14 ноября 2008 г. в Баку национальные нефтяные компании Казахстана и Азербайджана – «КазМунайГаз» и SOCAR подписали соглашение об основных принципах реализации проекта ККСТ [5].

Первоначально предполагалось, что сроки запуска проекта будут синхронизированы с запланированным на этот период началом второго этапа освоения Кашагана, а именно, в 2013-2014 гг. Нужно отметить, что создание Казахстанской каспийской системы транспортировки для осуществления морских поставок углеводородов к терминалам в Баку в полной мере отвечало бы сразу нескольким задачам, стоящим перед Казахстаном:

- организация транспортной системы, предназначенной для доставки сырой нефти с месторождений Тенгиз и Кашаган в Азербайджан через Каспийское море до трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан, включающей строительство нефтепровода Ескене-Курык, нефтеналивных терминалов на казахстанском

побережье, крупнотоннажных танкеров и других судов, нефтесливного терминала на азербайджанском побережье, соединительных сооружений до системы БТД;

- сооружение новых, реконструкция и модернизация существующих портовых мощностей (в том числе строительство порта Курык) для транспортировки не только углеводородного сырья, но и других видов товаров, в числе которых находятся зерновые культуры, хлопок, металлопрокат и т.д.;

- расширение логистических возможностей прикаспийских территорий Казахстана посредством строительства и ремонта автомобильных и железнодорожных веток, а также формирования благоприятных тарифных условий на перевозки контейнерных грузов.

На начальном этапе функционирования интегрированной системы ККСТ предполагалось транспортировать порядка 23 млн. тонн нефти в год. Впоследствии планировалось увеличить мощность системы до 35–56 млн. тонн. Координация деятельности по всем сегментам ККСТ была поручена ТОО «КМГ-Транскаспий», созданной в марте 2009 г. Однако, несмотря на проведенные подготовительные работы по разработке ТЭО по нефтепроводу Ескене-Курык, проект так и остался в стадии проектно-сметной документации.

После официального объявления в июле 2010 г. о переносе реализации ККСТ с 2012 г. на «более поздние сроки», представители «КазМунайГаза» более не озвучивали конкретных сроков ее запуска. Фактически, в жизнь воплотился худший из возможных сценариев развития ситуации. Отсутствие промышленных объемов нефти, поступающих с месторождения Кашаган. На первом этапе освоения месторождения Кашаган планировалось добывать от 370 тыс. до 450 тыс. баррелей в сутки. Промышленный уровень добычи второй фазы должен будет составить порядка 750 тыс. баррелей в сутки, что делает нерентабельным любые попытки запустить ККСТ.

Таким образом, в среднесрочной перспективе транспортировка казахстанских нефтяных ресурсов с восточного на западный берег Каспийского моря будет осуществляться исключительно

силами порта Актау, проектную мощность которого, согласно поручению Президента РК Н. Назарбаева, планируется увеличить с 16 млн. тонн до 22 млн. тонн к 2020 г. Однако статистические данные говорят о сохраняющейся недозагруженности порта, в особенности в отношении перевозки нефтеналивных грузов. Так, в 2013 г. налив нефти в танкеры в порту Актау с использованием мощностей АО «КазТрансОйл» составил 5 млн. 995 тыс. тонн. По сравнению с 2012 г. объем налива нефти снизился на 530 тыс. тонн, или на 8%.

Нужно отметить, что, хоть и не в рамках ККСТ, Казахстану все-таки удалось восстановить прокачку углеводородных ресурсов по трубопроводной магистрали Баку-Тбилиси-Джейхан. Поставки были возобновлены в ноябре 2013 г. в соответствии с Соглашением между морским портом Актау и компания «ТенгизШевройл», предусматривающим ежегодный экспорт 4 млн. тонн нефти через Азербайджан. При этом 3 млн. тонн должны быть транспортированы по трубопроводу БТД.

Однако в силу малой загрузки данное направление поставок энергетического сырья скорее следует рассматривать как дополнительный способ транспортировки углеводородов. В подобных обстоятельствах вполне закономерным выглядит постепенное снижение отгрузок казахстанской нефти по БТД в пользу увеличения объемов прокачки ресурсов по Каспийскому трубопроводному консорциуму. По итогам 2014 г. по КТК планируется транспортировать порядка 36 млн. тонн нефти, из которых 32 млн. тонн будет составлять казахстанская нефть. Так, например, за январь-октябрь 2014 г. объем экспорта нефти через терминал КТК составил 32,646 млн. тонн, что на 20,2% больше, чем за аналогичный период 2013 г. Перенаправив нефть по КТК «ТенгизШевройл» получает возможность экономить на железнодорожных перевозках до морского порта Актау [6]. Увеличение объемов прокачки нефти стало возможно после завершения первого этапа Проекта расширения, запущенного 1 июля 2011 г. и предполагающего модернизация существующих объектов КТК, замену 88 км трубопровода на территории Казахстана, а также строительство третьего ВПУ

и трех резервуаров по 100 тыс. куб. м на морском терминале в порту Новороссийск.

Примечательно, что расширение нефтепровода было изначально заложено в ТЭО проекта КТК еще в 1998 г., однако в начале 2000-х гг. российская сторона не выражала заинтересованности в увеличении объемов прокачки углеводородного сырья ввиду как сравнительно небольших поставок нефти по КТК из РФ, так и имевшихся проблем с иностранными участниками консорциума по вопросу денежной задолженности. Однако активизация переговорного процесса между Астаной и Баку относительно ККСТ подтолкнуло российских партнеров к более решительным действиям. Еще до подписания официального соглашения по выделению средств на Проект расширения участники консорциума пролонгировали действующий на тот момент тариф на транспортировку нефти (38 долларов за тонну) и льготную ставку по кредитованию. Тем самым были устранены все имеющиеся разногласия, которые могли бы помешать старту работ по расширению трубопровода.

Решение о выделении инвестиций по Проекту расширения КТК было принято акционерами трубопровода 15 декабря 2010 г. (Участниками проекта КТК являются: Россия («Транснефть» - 24% и «КТК Компании» - 7%) - 31%; Республика Казахстан («КазМунайГаз» - 19% и Kazakhstan Pipeline Ventures LLC - 1,75%) - 20,75%; Chevron Caspian Pipeline Consortium Company - 15%; LUKARCO B.V. - 12,5%; Mobil Caspian Pipeline Company - 7,5%; Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited - 7,5%; BG Overseas Holding Limited - 2%; ENI International N.A. N.V. - 2% и Oryx Caspian Pipeline LLC - 1,75% .).

Проект предусматривал увеличение пропускной способности нефтепровода КТК с 28,2 млн. тонн до 67 млн. тонн, в том числе на казахстанском участке до 52,5 млн. тонн. Все три этапа должны быть завершены к декабрю 2015 г. В целом, расширение КТК предполагает строительство десяти дополнительных нефтеперекачивающих станций (две в Казахстане, восемь в России), шести резервуаров для хранения нефти в районе порта Новороссийск, а также третьего выносного причального устройства на морском терминале КТК [7].

Хотя участники консорциума и столкнулись с техническими сложностями в ходе практической реализации запланированных работ, что в итоге привело к годичной отсрочке запуска первого этапа расширения, темпы проводимых модификаций вполне соответствуют запросам акционеров КТК. В частности, в связи с очередной задержкой добычи «большой нефти» на месторождении Кашаган, объемы добываемого Казахстаном углеводородного сырья не будут увеличиваться скачкообразно, что снимает с повестки дня вопрос об ускорении процесса расширения КТК. Более того, по оценкам ряда экспертов, даже к 2018 г. дополнительные экспортные мощности РК не будут превышать 30 млн. т.н., что позволит республике спокойно транспортировать имеющиеся объемы нефти по существующим трубопроводным системам как в российском (КТК и Атырау-Самара), так и в китайском направлениях.

Так называемое «восточное» направление поставок обрело реальные очертания после подписания в 2004 г. Рамочного соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о развитии всестороннего сотрудничества в области нефти и газа, а также Соглашения об основных принципах строительства второго этапа нефтепровода Казахстан-Китай между Китайской национальной нефтегазовой корпорацией (СNPC) и акционерным обществом «КазМунайГаз» в 2006 г. В соответствии с данными документами стороны приступили к строительству нефтепровода Казахстан-Китай, реализация которого позволила обеспечить возможность поставки углеводородного сырья с месторождений прикаспийских областей Казахстана на перспективный рынок Китая.

В настоящее время в рамках проекта построены нефтепроводы Атасу-Алашанькоу (трасса нефтепровода проходит по территории трех областей: Карагандинской, Восточно-Казахстанской и Алматинской до конечного пункта Алашанькоу на территории КНР) и Кенкияк-Кумколь (данный участок был проложен по территории Карагандинской, Кызылординской и Актюбинской областей), коммерческая эксплуатация которых началась в 2006 г. и 2009 г. соответственно. Отрезок Атасу-Алашанькоу стал пер-

вым звеном сооружения нефтепровода Казахстан-Китай. В свою очередь, завершение строительства нефтепровода Кенкияк-Кумколь ознаменовало окончание работ над первой очередью 2-го этапа создания трубопровода. Пропускная способность обоих вышеперечисленных отрезков составила 10 млн. тонн нефти в год с возможностью дальнейшего расширения до 20 млн. тонн.

На первоначальном этапе вопрос о заполняемости обозначенных нефтепроводных маршрутов вызывал некоторые опасения. Так, например, за первые полгода функционирования по трубопроводу Кенкияк – Кумколь было прокачено всего 1,3 млн. тонн нефти. Однако по мере «обкатки» созданной в рамках проекта трубопроводной инфраструктуры показатели прокачки постепенно вышли на запланированный объем. По итогам 2013 г. объемы перевалки нефти в нефтепровод Атасу-Алашанькоу составили 11 млн. 828 тыс. тонн, что превышает показатель 2012 года на 1 млн. 427 тыс. тонн, или на 14%.

В подобных обстоятельствах участники проекта приступили к реализации второй фазы второго этапа создания магистрального трубопровода. Первостепенной становится задача реконструировать и расширить нефтепровод Кумколь-Атасу, который обеспечит соединение западного и восточного участков нефтяной магистрали Казахстан-Китай. В рамках 2-й очереди второго этапа предполагается также постепенное увеличение мощности транспортной системы Казахстан-Китай по всем участкам от Атырау до Алашанькоу до 20 млн. тонн, по мере увеличения потребности в росте экспортных мощностей и требований внутреннего рынка.

Поскольку в среднесрочной перспективе резко увеличить загрузженность трубопровода только лишь за счет казахстанской нефти не представляется возможным, правительство Казахстана заключило соглашение с РФ о сотрудничестве в области транспортировки российской нефти через территорию РК в Китайскую Народную Республику. Согласно достигнутой договоренности, российская нефть в размере 7 млн. тонн ежегодно будет поступать в систему нефтепровода Казахстан-Китай по следующему маршруту – Омск (РФ) - Прииртышск (РК) - Атасу (РК) - Алашанькоу (КНР).

Нужно отметить, что само решение заключить соглашение на строительство данного магистрального трубопровода явилось логическим следствием энергетической политики, проводимой Китаем на территории Казахстана. На протяжении последних лет китайские компании целенаправленно увеличивали долю своего присутствия в нефтегазовом секторе РК. Выкупая активы казахстанских месторождений, китайских партнеров не смущал тот факт, что подавляющее большинство приобретаемых нефтегазовых структур считаются прошедшими пик своей добычи и объемы ежегодной добываемой нефти на них снижаются год от года.

Данное обстоятельство не помешало крупнейшим китайским нефтегазовым ТНК (По последним данным, в Казахстане работают около 20 нефтегазовых компаний с китайской долей от 50 до 100%), а именно, CNPC, SINOPEC и CITIC, а также их дочерним предприятиям, выйти на лидирующие позиции по добыче нефти в республике. Так, по итогам 2012 г., китайские ТНК вышли на второе место по урону добычи нефтяного сырья уступив лишь американским компаниям. Общий объем нефти, производимой китайскими компаниями в РК, составил 25,2% против 25,7% у американских ТНК (примечательно, что на третьем месте по добыче нефти остаются казахстанские ТНК с показателем в 20%. Следом идут европейские и российские компании, на которых пришлось по 10% и 7% соответственно) [8].

Китайские партнеры не скрывают своего интереса к стратегическим ресурсам Прикаспийского региона. Первоначально китайские компании получили возможность работать на оншорных месторождения в Кызылординской и Атырауской областях. По мере увеличения своей доли в нефтегазовом секторе РК, китайские ТНК постепенно «продвигались» к месторождениям на Каспии. Официально Китай вошел в клуб государств-разработчиков нефтегазовых ресурсов каспийского шельфа в 2013 г. Выкупив долю SonocoPhilips в Северо-Каспийском проекте, которая составила 8,3%, китайская компания CNPC стала полноправным участником работ по разработке Кашаганского месторождения. Воспользовавшись преимущественным правом на приобретение

доли в Кашагане Министерство нефти и газа Казахстана в лице «КазМунайГаза» приобрело долю ConocoPhillips в проекте Кашаган. Это уже не первая подоная сделка. В начале 2013 г. в июле «КазМунайГаза» приобрел ConocoPhillips у 24,5% долю в блоке Н, тем самым демонстрируя политику усиления роли национальной компании в морских геологоразведывательных проектах в казахстанском секторе Каспийского моря. В результате подобной покупки общая доля китайских компаний в нефтегазовом секторе РК составила порядка 24%, что, безусловно, не является предельным показателем.

Нужно признать, что усиление китайского направления в энергетической политике РК на Каспии непосредственно связано с невозможностью осуществить ряд альтернативных проектов по диверсификации маршрутов доставки углеводородных ресурсов, к числу которых следует отнести:

- Транскаспийский нефтепровод по маршруту Актау-Баку – данный трубопроводный маршрут должен был быть проложен по дну Каспийского моря с последующим подключением к нефтетранспортной системе Баку-Тбилиси-Джейхан. Однако планы по его реализации так и остались в состоянии проекта в силу целого ряда обстоятельств. Еще в 2004 г. министр энергетики и минеральных ресурсов РК отметил, что экономически целесообразным строительство транскаспийского нефтепровода будет только в случае, если объемы морской транспортировки казахстанской нефти в западном направлении превысят 20 млн. тонн. Тем самым министр отчетливо дал понять, что в настоящее время для Казахстана экономически выгоднее поставлять нефть танкерами.

Вместе с этим, реализации проекта препятствуют и проблемы геополитического характера. Несмотря на то, что к 2003 г. северная часть Каспийского водоема была фактически разделена между Казахстаном, Россией и Азербайджаном в соответствии с рядом двухсторонних и многосторонних соглашений, вопрос о возможности прокладки подводной нефтетранспортной магистралей рассмотрен не был. Нужно отметить, что, невзирая на сохраняющийся правовой вакуум в вопросе международно-пра-

вового режима водоема, все страны «каспийской пятерки» активно приступили к разработке морских нефтегазовых ресурсов Каспия. Однако в ситуации со строительством транскаспийского маршрута наблюдается наличие диаметрально противоположных подходов к реализации проекта. Позиция Туркменистана в данном вопросе основывается на убеждении, что транскаспийские трубопроводы могут быть проложены вне зависимости от мнения не участвующих в проекте государств. Противоположно мнению придерживаются Россия и Иран, которые крайне негативно относятся к возможности монтажа подводных сооружений на Каспии.

В данном вопросе Казахстан продолжает придерживаться нейтральных взглядов, так как на официальном уровне РК не подтверждал, но и не опровергал своего намерения в будущем присоединиться к подобному проекту;

- Прикаспийский газопровод – Соглашение «О сотрудничестве в строительстве Прикаспийского газопровода» было подписано в Москве в декабре 2007 г. между Казахстаном, Россией и Туркменистаном. Трубопровод должен был состыковаться с газопроводом Средняя Азия-Центр на казахстанско-российской границе. При этом ежегодный объем транспортировки газа составил бы до 30 млрд. куб. м из Туркменистана и до 10 млрд. куб. м из Казахстана [9]. Однако инцидент на газопроводе САЦ-4, повлекший за собой сокращение поставок туркменского газа в РФ, свел к нулю шансы на осуществление данного проекта. Несмотря на подготовленные ТЭО трубопровода, в частности, к 2009 г. Казахстаном были завершены соответствующие работы, возникшая напряженность между потенциальными партнерами не позволила приступить к практической стадии строительства. Фактически, на сегодняшний ни одна из сторон, заключивших соглашение, не рассматривает обозначенный трубопровод не только как приоритетный, но и как потенциально возможный;

- Нефтепровод «Казахстан-Туркменистан-Иран» – к конкурентным преимуществам данного проекта можно отнести экономическую привлекательность маршрута, в том числе и

низкие тарифы на прокачку углеводородного сырья, а также появление кратчайшего маршрута выхода казахстанской нефти на мировые рынки через порты Персидского залива. Планируемая нитка газопровода должна была бы соединиться с существующей нефтяной магистралью Нека-Тегеран и далее до Персидского залива. С учетом использования инфраструктурных мощностей ИРИ общие капитальные затраты на строительство трубопровода могли составить всего порядка 1-1,3 млрд. долларов, при необходимом объеме прокачки в 20 млн. тонн нефти ежегодно.

Перспективность формирования «южного» коридора поставок отмечалась на самом высоком уровне, однако стороны так и не предприняли попыток перейти к более предметному обсуждению вопроса. Немаловажную роль в данной ситуации сыграла нарастающая враждебность в ирано-американских отношениях. Опасаясь возникновения осложнений в двухсторонних отношениях с США, которые стремились заблокировать обозначенный проект, центрально-азиатские государства заняли выжидательную позицию. Вместе с этим, в свое время заинтересованность в строительстве нефтепровода выражали ряд западноевропейских и российских нефтяных компаний, к числу которых следует отнести Total, ENI, JNOC и «Транснефть». Данное обстоятельство позволяет сделать предположение о том, что в случае «потепления» взаимоотношений Тегерана и Вашингтона шанс на возобновление переговорного процесса по проекту существенно увеличится.

Таким образом, исходя из вышеизложенного можно сделать следующие ключевые выводы:

1. Принятие в июне 2012 г. Закона «О магистральном трубопроводе» обозначило начало нового этапа в регулировании вопроса доставки нефти и газа отечественным и иностранным потребителям. Усовершенствование законодательства в этой области закрепило преимущественные права государства на участие в проектах вновь создаваемых магистральных трубопроводов. Однако, несмотря на сохранение целого ряда проблем в обозначенной области, можно с уверенностью сказать, что внесенные изменения

отвечают как геополитическим, так геоэкономическим приоритетам РК;

2. Неравномерность распределения ископаемых энергоресурсов по территории страны, вынуждает казахстанские власти вырабатывать особый подход к развитию прикаспийских областей;

3. На сегодняшний момент, а также в ближайшей перспективе, экономическая рентабельность того или иного нефтегазового трубопроводного проекта будет зависеть от того будет ли обеспечено участие в них углеводородов, добываемых в казахстанском секторе Каспийского моря;

4. Развивая энергетические отношения с ключевыми игроками в Каспийском регионе, Казахстан в первую очередь стремился руководствоваться принципами многовекторности и стратегического балансирования в отношениях с мировыми центрами силы;

5. Прогнозируемое уменьшение танкерных и железнодорожных перевозок нефти напрямую связано со стратегическим решением РК сделать ставку на расширение объемов прокачки энергетического сырья в российском и китайском направлениях. Данная установка будет сохраняться вплоть до запуска второй фазы месторождения Кашаган и появления «большой нефти». При этом точные сроки реализации второго этапа не в состоянии обозначить даже сами участники нефтегазового консорциума.

Литература:

1. Конаев Э.Н., Надиров Н.К. «Kazenergy». – №4 (59). – 2013. // <http://www.kazenergy.com/ru/2012-06-20-08-42-46/12759-2014-02-04-14-25-02.html>  
Трубопроводный транспорт Казахстана и перспективы его развития // Нефть и газ. – 2001. – №2. – С. 71-81.

2. Андреев Ф.А., Чириков А.Б., Тимралиев Ж.Г. Экономические проблемы освоения нефтегазовых ресурсов Республики Казахстан // Нефть и газ. – 2005. – №4. – С.8-19.

3. Бутырина Е. Миллиарды в инвестиционной корзине // Журнал «Kazenergy». – №4 (59). – 2013. // <http://www.kazenergy.com/ru/2012-06-20-08-42-46/12759-2014-02-04-14-25-02.html>

4. Добыча на Кашагане возобновится в 2016 году / <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2014/07/30/15/31229732>

5. Мощность нефтепроводов нас не должна беспокоить // Международный деловой журнал «Kazakhstan». – 2010. – №4. – С. 43-50

6. Поставки нефти по БТД будут снижаться // Капитал. – 2014, июль – 16. / <http://kapital.kz/details/31740/postavki-nefti-po-btd-budut-snizhatsya.html>

7. Мощность нефтепроводов нас не должна беспокоить // Международный деловой журнал «Kazakhstan». – 2010. – №4. – С. 43-50

8. Изимов Р. Китайские ТНК в казахстанской «нефтянке». // <http://sayasat.org/articles/962-kitajskie-tnk-v-kazahstanskoj-neftjanke> – 21 июня 2014.

9. Смирнов С. Газ Каспия войны клонов // Международный деловой журнал KAZAKHSTAN. – 2013. – №5. – С. 32-41.